Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7768**

14. Wahlperiode 10. 12. 2001

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski, Eva-Maria Bulling-Schröter, Gerhard Jüttemann, Rolf Kutzmutz, Kersten Naumann, Rosel Neuhäuser, Dr. Uwe-Jens Rössel, Roland Claus und der Fraktion der PDS

Bahnpreissystem für Fahrgäste attraktiv gestalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Laut § 12 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) liegt die Tarifhoheit für den Schienenpersonenfernverkehr beim Bund und nicht bei der Deutschen Bahn AG (DB AG).
2. Die DB AG hat im Juli 2001 ein neues umfassendes Bahnpreissystem in seinen allgemeinen Grundlinien vorgestellt. Sie hat am 26. Oktober 2001 durch das für Marketing und Vertrieb zuständige Vorstandsmitglied kundgetan, dass dieses neue Bahnpreissystem am 15. Dezember 2002 in Kraft treten wird.
3. Das Bahnpreissystem von Bundesbahn und Reichsbahn bzw. dasjenige der DB AG hat sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert. Es ist heute wenig transparent und damit kundenfeindlich.
4. Das projektierte neue Bahnpreissystem ist bereits in den bisher bekannten Grundzügen noch weniger transparent. Da bei diesem jede Verbindung von Ort zu Ort individuell berechnet werden soll („Loco-Preis-System“) und dabei u. a. Kriterien wie die Auslastung der Züge zum Tragen kommen und da es ein umfassendes System von Rabattpreisen bei Vorbuchungen geben soll, wird die Kundschaft keinen allgemeinen Orientierungspunkt für die zu erwartenden jeweiligen Kosten einer Bahnfahrt mehr haben.
5. Das weitreichende neue Rabattsystem in diesem neuen Bahnpreissystem ist an Vorbuchungen gebunden. Diese Vorbuchungen werden bei vielen regelmäßig verkehrenden Zügen ein solches Ausmaß annehmen, dass die Einhaltung von § 10 (AEG), wonach eine generelle Beförderungspflicht bei den „regelmäßig verwendeten Beförderungsmitteln“ existiert, nicht mehr gewährleistet sein dürfte.
6. Mit dem neuen Bahnpreissystem wird erstmals ein Preissystem ausschließlich für einen Teilbereich der Bahn, für den Fernreiseverkehr, festgelegt. Seine Kompatibilität mit dem Nahverkehr, soweit er in Verantwortung der DB Regio durchgeführt wird, ist zumindest problematisch. Eine Kompatibilität mit dem internationalen Bahnverkehr und mit der wachsenden Zahl von Bahnbetreibern, die nicht der DB AG angehören, ist definitiv nicht gegeben. Damit wird ein Bahnpreissystem vorgeschlagen, das die Ganzheitlichkeit des Schienenverkehrs zusätzlich in Frage stellt und sich als kundenfeindlich erweisen dürfte.

7. Die im neuen Bahnpreissystem vorgesehene Halbierung des BahnCard-Rabattes stellt eine qualitative Abwertung dieser Karte und damit eine erhebliche Verschlechterung der allgemeinen Zugangsmöglichkeit zum Schienenverkehr dar.
8. Die mit dem neuen Bahnpreissystem vorgesehenen, zum Teil weitreichenden Rabattsätze für Frühbucher, können als zusätzliche Elemente in einem solchen Preissystem Sinn machen. Es ist jedoch wirklichkeitsfremd darauf zu setzen, dass ein großer Teil der traditionellen Bahnkundschaft „zug-genau“ Hin- und Rückfahrt plant und dass die Bahn die entsprechenden Anschlüsse garantieren kann. Die weitreichende Gleichsetzung zwischen den Bedürfnissen und dem Kundenverhalten der Fluggäste mit denen der Fahrgäste im Schienenverkehr ist methodisch und hinsichtlich des Verkehrsaufkommens nicht vertretbar.
9. Mit dem neuen Bahnpreissystem werden in besonderem Maß die (mehr als 100 000) Pendlerinnen und Pendler benachteiligt, die bestimmte Strecken nicht täglich, aber regelmäßig zum Normaltarif fahren, und dabei als Ermäßigung die BahnCard einsetzen.
10. Das neue Bahnpreissystem bietet eine Reihe – begrüßenswerter – familien- und gruppenfreundlicher Rabatte. Einige dieser Rabatte sind allerdings bereits Teil des geltenden Tarifsystems. Vor allem aber entwertet die DB AG diese Angebote wieder dadurch, dass sie das erfolgreichste Familien- und Gruppenticket – das „Schönes-Wochenende-Ticket“ – ab dem 1. Januar 2002 und ab dem 1. April 2002 jeweils ein weiteres Mal und damit in der Summe erheblich verteuern und nach unterschiedlichen Meldungen später ganz abschaffen will.
11. Bahnfahren dürfte mit dem neuen Bahnpreissystem damit insgesamt nicht, wie behauptet, preiswerter, sondern teurer werden. Dafür spricht auch der Umstand, dass der Nahverkehr insgesamt teurer werden soll und dass der Anteil des Nahverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung im Schienenverkehr bei 52 Prozent (1999) liegt.
12. Mit dieser Preisdifferenzierung zwischen Nah- und Fernverkehr orientiert die DB AG darauf, den Nahverkehr, der weitgehend durch den Bund subventioniert wird, als „Melkkuh“ zu instrumentalisieren.
13. Das Management der DB AG hat anlässlich der Vorstellung des neuen Bahnpreissystems erklären lassen, Ziel des neuen Systems sei eine „Änderung der Grundphilosophie des Bahnreisens“ (Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn). Eine Managementpolitik der Umerziehung entspricht jedoch einem alten Denken und erwies sich schon immer als kontraproduktiv, weil kundenfeindlich.
14. Angesichts der aufgezeigten grundsätzlichen Mängel ist das neue System der Bahntarife nicht geeignet, Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schienen zu lenken und damit der Zielsetzung der Bahnreform und den erklärten Zielsetzungen der Verkehrspolitik – wie zuletzt konkretisiert im „Verkehrsbericht 2000“ – gerecht zu werden. Vielmehr droht das neue Bahnpreissystem zu einem weiteren Mosaikstein einer Bahnpolitik zu werden, die einen Abbau des Schienenverkehrs zur Folge hat und dabei den Zugang der Allgemeinheit zum Schienenverkehr und insbesondere den Zugang der Menschen, die nicht in den großen Ballungsgebieten wohnen, verschlechtern wird. Eine solche Politik widerspricht dem grundgesetzlichen Auftrag, wonach der „Bund (zu) gewährleisten (hat), dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes ... sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz ... Rechnung getragen wird“ (Grundgesetz Artikel 87e).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Den Vorstand der DB AG aufzufordern, die Planungen für das gegenwärtig in Entwicklung befindliche neue Bahnpreissystem einzustellen. Stattdessen ist ein Bahnpreissystem zu entwickeln, das seitens des Bundes in Zusammenarbeit mit dem Vorstand der DB AG und gemäß § 12 Abs. 3 AEG geeignet ist, Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schiene zu verlagern.
2. Ein solches System muss drei Kriterien Genüge leisten:
   - Es muss transparent sein.
   - Es muss die Bahn als Massenverkehrsmittel begreifen und einen entsprechend optimalen Mobilitätszugang für Millionen Menschen gewährleisten.
   - Es muss sozialen Ansprüchen gerecht werden.
3. Entsprechend diesen Kriterien ist die Entwicklung eines Bahnpreissystems mit folgenden Komponenten zu prüfen:
   - Kriterium Transparenz:

     Grundsätzlich sollte das Preissystem von einem festen Kilometerpreis ausgehen. Ort-zu-Ort-Tarife („Loco-Preis-System") sollten nur in Fällen Geltung haben, bei denen es sich ausschließlich um Hochgeschwindigkeitsverkehr handelt, zu dem es preisgünstigere und langsamere Alternativen gibt.

     Ein solches Bahnpreissystem muss der Ganzheitlichkeit des Systems Schiene (Einheit Nah- und Fernverkehr; Kombination nationaler und internationaler Verkehr; Kompatibilität mit Unternehmen, die nicht zur Gruppe der DB AG zählen) so weit wie möglich Rechnung tragen.
   - Kriterium Mobilitätszugang für Millionen Fahrgäste:

     Die Gültigkeit der bisherigen zentralen Mobilitäts-Zugangs-Karte BahnCard darf nicht abgewertet werden. Sie sollte umgekehrt aufgewertet werden, u. a. durch ihre Einsatzmöglichkeit auch in Tarifverbünden. Darüber hinaus sollte die bisherige Netzkarte zu einer zweiten Mobilitätskarte ausgebaut werden: Sie muss wesentlich preiswerter sein als zurzeit, sie muss im Preis kinderfreundlich, familienfreundlich bzw. günstig für Lebensgemeinschaften sein. Schließlich muss die Bahn diese zweite Mobilitätskarte ins Bewusstsein des nach Millionen zählenden potentiellen Kundenstamms rücken, indem sie eine entsprechende Werbekampagne durchführt. In der Schweiz dokumentieren die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit einem „Generalabonnement" den großen Zuspruch, den eine solche Mobilitäts-Zugangs-Karte erhalten kann.
   - Kriterium soziale Ausgestaltung:

     Das gesamte Preisniveau eines neuen Bahnpreissystems muss für die drei verschiedenen Kategorien von durchschnittlichen Bahnfahrgästen (Nahverkehrspendler, regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer des Fernverkehrs, Bahn-Gelegenheitsverkehr als Massenverkehr) deutlich gesenkt werden. Bei den ersten beiden Kategorien von Bahnnutzenden kann über verbesserte – reduzierte – Angebote bei Monatskarten, regionalen Netzkarten, über die genannte verbesserte BahnCard und die neue Netzkarte eine solche Reduktion erreicht werden. Für den massenhaften Bahn-Gelegenheitsverkehr ist die Beibehaltung des bisherigen Preisniveaus des „Schönes-Wochenende-Tickets" und die Wiederherstellung der Geltungsdauer dieses Tickets für das gesamte

Wochenende (und zwar sowohl am Samstag als auch am Sonntag) erforderlich.

Berlin, den 3. Dezember 2001

Dr. Winfried Wolf
Christine Ostrowski
Eva-Maria Bulling-Schröter
Gerhard Jüttemann
Rolf Kutzmutz
Kersten Naumann
Rosel Neuhäuser
Dr. Uwe-Jens-Rössel
Roland Claus und Fraktion

Begründung

Der Bund hat seine Verantwortung wahrzunehmen und die Anforderungen an das neue Bahnpreissystem zu benennen, da die Vorstellungen der DB AG für das projektierte Bahnpreissystem mit der offiziellen Zielsetzung der Bundesregierung, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, nicht übereinstimmen.

Tarifhoheit beim Bund

Anders als es der Eindruck in der Öffentlichkeit vermuten lässt, liegt die Tarifhoheit für den Schienenpersonenfernverkehr beim Bund und nicht bei der DB AG. Im AEG heißt es in § 12 Abs. 3: „Ohne eine vorherige Genehmigung 1. der Beförderungsbedingungen im Schienenpersonenverkehr, 2. der Beförderungsentgelte im Schienenpersonennahverkehr dürfen Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht werden. Die Tarifhoheit liegt beim Bund, soweit es sich um Beförderungsbedingungen einer Eisenbahn des Bundes für ihren Schienenpersonenfernverkehr handelt, im übrigen bei den Ländern. Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis zur Genehmigung verzichten."

Die DB AG hat ihre eigenen Vorstellungen im Juli 2001 für ein neues umfassendes Bahnpreissystem in seinen allgemeinen Grundlinien vorgestellt. Sie hat am 26. Oktober 2001 durch das für Marketing und Vertrieb zuständige Vorstandsmitglied kundgetan, dass dieses neue Bahnpreissystem am 15. Dezember 2002 in Kraft treten wird. Dies bestätigt die Pressemitteilung der DB AG vom 26. Oktober 2001, wonach zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 dieses System Gültigkeit erlangen soll.

Mangelnde Transparenz

Das Preissystem der DB AG hat sich im Laufe der Zeit erheblich verändert. Es ist heute wenig transparent und damit kundenfeindlich. Das liegt in erster Linie daran, dass ein ursprünglich einfaches Grundsystem (Kilometerpreis mal Entfernung – ggf. minus BahnCard-50 %-Rabatt – plus Zuschlag) in den letzten zehn Jahren zunehmend ergänzt wurde durch eine wachsende Zahl von Sonderangeboten, die – anstatt Ausnahmen zu regeln – die Regel wurden, durch die ICE-Aufpreise, die nicht mehr fix wie bei IC/EC, sondern entfernungsgebunden (Loco-Preise) sind.

Die Anforderungen an höhere Transparenz und verbesserte Kundenfreundlichkeit erfüllt das projektierte Bahnpreissystem nicht. Bereits in den bisher bekannten Grundzügen ist es noch weniger transparent. Da bei diesem jede Verbindung von Ort zu Ort individuell berechnet werden soll („Loco-Preis-System“) da dabei u. a. Kriterien wie die Auslastung der Züge zumindest teilweise zum Tragen kommen und da es ein umfassendes System von Rabattpreisen bei Vorbuchungen geben soll, wird die Kundschaft keinen allgemeinen Orientierungspunkt für die zu erwartenden jeweiligen Kosten einer Bahnfahrt mehr haben. Für das projektierte Bahnpreissystem wurden bisher die Grundpreise bzw. Preise für konkrete Verbindungen seitens der DB AG nicht genannt. Es soll rund 20 Millionen unterschiedliche Preise geben, die laut DB AG bei der Vorstellung des neuen Preissystems im Juli 2001 „in den nächsten Monaten“ erst noch „errechnet“ werden.

Verletzung der Beförderungspflicht

Das weitreichende neue Rabattsystem in diesem neuen Bahnpreissystem ist an Vorbuchungen gebunden. Diese Vorbuchungen werden bei vielen regelmäßig verkehrenden Zügen ein solches Ausmaß annehmen, dass die Einhaltung von § 10 AEG, wonach eine generelle Beförderungspflicht bei den „regelmäßig verwendeten Beförderungsmitteln“ existiert, nicht mehr gewährleistet sein dürfte. Im AEG heißt es in § 10 Beförderungspflicht: „Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dem Personenverkehr dienen, sind zur Beförderung von Personen und Reisegepäck verpflichtet, wenn 1. die Beförderungsbedingungen eingehalten, 2. die Beförderung mit den regelmäßig verwendeten Beförderungsmitteln möglich ist und 3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen konnte.“

Einheitlichkeit des Tarifsystems gefährdet

Bisher gab es eine gemeinsame Grundstruktur bei Nah- und Fernverkehr, auch wenn diese zunehmend aufgelöst wurde. Die Bahnkundschaft will nicht unterscheiden, wann sie im Nah- und wann sie im Fernverkehr unterwegs ist. Dies hat auch der Bahnchef in jüngerer Zeit betont und u. a. dadurch unterstrichen, dass er die Verantwortlichkeit für Fern- und Nahverkehr im DB AG-Vorstand in eine Hand legte. Das neue Preissystem widerspricht dieser Einsicht.

Zudem wächst die Zahl der Bahnbetreiber, die nicht zur DB AG gehören und sie soll nach Willen vieler Verantwortlicher in der Politik der Bundesrepublik Deutschland und der EU weiter wachsen.

Mit dem neuen Bahnpreissystem wird erstmals ein Preissystem ausschließlich für einen Teilbereich der Bahn, für den Fernreiseverkehr, festgelegt. Seine Kompatibilität mit dem Nahverkehr, soweit er in Verantwortung der DB Regio durchgeführt wird, ist zumindest problematisch. Eine Kompatibilität mit dem internationalen Bahnverkehr und mit der wachsenden Zahl von Bahnbetreibern, die nicht der DB AG angehören, ist definitiv nicht gegeben. Damit wird ein Bahnpreissystem vorgeschlagen, das die Ganzheitlichkeit des Schienenverkehrs zusätzlich in Frage stellt und sich als kundenfeindlich erweisen dürfte.

Entwertung der BahnCard und Problematik des neuen Rabatt-Systems

Die im neuen Bahnpreissystem vorgesehene Halbierung des BahnCard-Rabattes auf 25 % des Grundpreises stellt eine qualitative Abwertung dieser Karte und damit eine erhebliche Verschlechterung der allgemeinen Zugangsmöglichkeit zum Schienenverkehr dar. 1992 ist die BahnCard nach jahrelangen Forderungen von Verkehrs-, Umwelt- und Fahrgast-Verbänden – sie bezogen sich auf den Halbpreispass der Schweiz – gegen zunächst erheblichen Widerstand der

Bundesbahn durchgesetzt worden. Heute gibt es rund 3 Millionen BahnCard-Nutzerinnen und -Nutzer. Dabei könnten es weit mehr sein, wenn ihr Prinzip „generell halber Preis“ in der Folgezeit nicht durch viele Sonderangebote unterlaufen worden wäre und die BahnCard damit abgewertet wurde.

Die mit dem neuen Bahnpreissystem vorgesehenen, zum Teil weitreichenden Rabattsätze für Frühbucher, können als zusätzliche Elemente in einem solchen Preissystem Sinn machen. Es ist jedoch wirklichkeitsfremd darauf zu setzen, dass ein großer Teil der traditionellen Bahnkundschaft „zug-genau“ Hin- und Rückfahrt plant und dass die Bahn die entsprechenden Anschlüsse garantieren kann. Die weit reichende Gleichsetzung der Bedürfnisse von Fluggästen mit denen von Fahrgästen im Schienenverkehr ist methodisch und hinsichtlich des Verkehrsaufkommens nicht vertretbar.

Das Bahn-Management argumentiert, erst die BahnCard-Rabatte zusammen mit den erheblichen Rabatten im Rahmen des Frühbuchungssystems machten das gesamte neue Bahnpreissystem attraktiv.

Tatsächlich würde – ein Kilometerpreis von 30 Pfennigen für die Hälfte und von 22 Pfennigen für die andere Hälfte der Entfernung unterstellt – eine Fahrkarte Berlin–Köln und zurück bei einer Buchung 7 Tage im Voraus ohne BahnCard 186 DM kosten (bei 3 Tagen im Voraus 226 DM). Mit BahnCard 25 % wären es 141 DM (bei 3 Tagen im Voraus: 177 DM). Im Vergleich zur BahnCard 50 % (190 DM) scheinen das auf den ersten Blick Verbilligungen zu sein. Doch hier handelt es sich um irreführende und wirklichkeitsfremde Rechnungen:

– Erstens entfallen mit dem neuen Bahnpreissystem alle anderen aktuellen Rabatte – etwa das „Guten-Abend-Ticket“ (ab 19 Uhr Kostenpunkt: 69 DM) oder der Super-Sparpreis. Wer heute diese Rabattmöglichkeiten wählt bzw. wählen kann, liegt beim „Guten-Abend-Ticket“ wesentlich günstiger als beim niedrigsten Fahrpreis im neuen System. Im Vergleich zum Super-Sparpreis heute (249,– DM) wird die Reise Berlin–Köln–Berlin mit dem geplanten Preissystem ohne BahnCard ca. 300 DM kosten und damit teurer. Nur wenn 7 oder 3 Tage im Voraus gebucht werden kann, lägen die Preise mit 186 DM bzw. 226 DM niedriger.

– Zweitens stellt sich die Frage: Wer kann real so planen und 7 Tage im Voraus die exakten Züge für die Hinfahrt und für die Rückfahrt festlegen?

– Drittens kommt hier hinzu, dass die Bahn verschweigt, dass beim 7-Tages-Frühbucher-Rabatt zwischen Hin- und Rückfahrt ein Wochenende liegen muss. Damit reduziert sich der potenzielle Kundenkreis nochmals erheblich.

– Viertens ist das Risiko bei Nichtantritt der Fahrt erheblich, weil die Rückerstattung nur mit größeren – bisher nicht quantifizierten – Abschlägen erfolgt.

– Fünftens besteht die Unklarheit: Was ist, wenn ein Anschluss nicht klappt? Die Widersinnigkeit des Vorbuchungs-Rabatt-Systems wurde in der Freiburger „Zeitung zum Sonntag“ gut auf den Punkt gebracht: „Mit der Tarifreform wird die Bahn ihr Ziel vor allem deshalb nicht erreichen, weil sie von ihren Kunden verlangt, was sie selbst nicht zu leisten vermag: auf die Minute genau zu planen.“ (8. Juli 2001).

– Sechstens gibt es schließlich das entscheidende Manko: Der Kunde kann gerade nicht planen – er lässt sich gewissermaßen auf ein Glücksspiel ein. Denn die Bahn kann im Frühbuchungssystem nur eine begrenzte Zahl der Plätze reserviert halten. Hat ein Fahrgast seine Planung für Hin- und Rückfahrt ausgetüftelt und versucht er zu buchen, dann kann es sein, dass alles „ausgebucht“ ist.

Kein „Schönes-Wochenende-Ticket“ mehr?

Das neue Bahnpreissystem bietet eine Reihe – begrüßenswerter – familien- und gruppenfreundlicher Rabatte. Einige dieser Rabatte sind allerdings bereits Teil des geltenden Tarifsystems. Vor allem aber entwertet die DB AG diese Angebote wieder dadurch, dass sie das erfolgreichste Familien- und Gruppenticket – das „Schönes-Wochenende-Ticket“ – ab dem 1. Januar 2002 und ab dem 1. April 2002 jeweils ein weiteres Mal und damit in der Summe erheblich verteuern will und nach unterschiedlichen Meldungen später ganz abschaffen will. Das spezifische Familien- und Gruppenticket, exakt gezielt auf denjenigen Zeitraum, in welchem Familien- und Gruppenfahrten stattfinden, dem Wochenende, mit der Orientierung auf die preisbewusste Kundschaft, das „Schönes-Wochenende-Ticket“, war und ist – trotz einiger Beschränkungen und regelmäßiger Preiserhöhungen – ein großer Erfolg. Kein seriöser Kaufmann streicht oder verschlechtert qualitativ exakt dasjenige Angebot, das ihm bisher den größten Publikums- und Markterfolg einbrachte.

Netzkarte der DB AG ist nicht mit dem Generalabonnement der SBB vergleichbar

Anders als in der benachbarten Schweiz wird der Mobilitätszugang zur Schiene für Millionen Fahrgäste auch nicht durch eine geeignete Netzkarte verbessert. Die bisherige Netzkarte der DB AG kostet 6 500 DM in der 2. Klasse und 10 150 DM in der 1. Klasse. Sie rechnet sich im Vergleich zum Bahnfahren mit BahnCard erst ab rund 40 000 km im Schienenverkehr. Da die durchschnittliche Bundesbürgerin bzw. der durchschnittliche Bundesbürger im Jahr „nur“ rund 12 000 km (überwiegend auf der Straße) zurücklegt, ist damit diese Netzkarte nur für ein sehr kleines Segment von Vielfahrern attraktiv, hauptsächlich für Geschäftsreisende. In der Schweiz kostet die Netzkarte – dort „Generalabonnement (GA)“ genannt – wesentlich weniger als ihr bundesdeutsches Äquivalent. Vor allem ist sie zu einer kundenfreundlichen Mobilitäts-Zugangs-Karte ausgebaut. Das „GA Erwachsene“ kostet in der 2. Klasse 2 900 SFr bzw. in der 1. Klasse 4 600 SFr. Der Ehe- oder Lebenspartner zahlt nur etwas mehr als die Hälfte. Das „GA plus Familia Partner“ kostet in der 2. Klasse 1 550 SFr und in der 1. Klasse 2 400 SFr. Der Geltungsbereich des Generalabonnements reicht weit über die SBB hinaus und schließt auch wichtige Busgesellschaften ein (Angaben der SBB-Tarife jeweils ab Dezember 2001). Obgleich die Schweiz wesentlich kleiner als die Bundesrepublik Deutschland ist, legen die Schweizer Bürgerinnen und Bürger rund doppelt so viel Kilometer auf der Schiene zurück als ein Bundesbürger. Die niedrigeren Schweizer Preise können somit nicht mit dem kleineren Schienennetz begründet werden.

Neues Bahnpreissystem verteuert Schienenverkehr

Bahnfahren dürfte mit dem neuen Bahnpreissystem damit insgesamt nicht, wie behauptet, preiswerter, sondern teurer werden. Dafür spricht vor allem der Umstand, dass der Nahverkehr insgesamt teurer werden soll.

90 % der Bahnkunden (Anteile am Verkehrsaufkommen) fahren im Nahverkehr. Laut bestehender Gesetzgebung handelt es sich bei dem „Schienenpersonennahverkehr“ um Verkehr im Entfernungsbereich bis 50 km oder um Schienenverkehr mit maximal einer Stunde Fahrtzeit. Gemessen an der Personenkilometer-Leistung macht der Nahverkehr rund 52 % aus (1999). Für das Marktsegment Nahverkehr sieht das Management der Bahn in jedem Fall höhere Preise vor. Die Rede ist von einer Erhöhung um zehn %. Da der ehemalige InterRegio-Verkehr zunehmend dem Nahverkehr zugeschlagen wird (statt IR werden RE- und IRE-Züge eingesetzt), erhöht sich der Anteil des so (neu) definierten Nahverkehrs an den gesamten Verkehrsleistungen nochmals.

Nahverkehr als „Melkkuh“ für die DB AG

Im Fernverkehr liegt die durchschnittliche Reiseweite (je Fahrt) bei 220 km. Die neuen Rabatte mit einem sinkenden Grundpreis je Kilometer sollen jedoch erst ab Entfernungen von 140 km „greifen“. Im Segment „über 140 km“ bewegt sich also nur ein Teil der Bahnkunden. Die Fahrgäste des Nahverkehrs – und damit rund die Hälfte der im Jahr zurückgelegten Personenkilometer – können ebenso wenig von diesen Verbilligungen profitieren wie die Fahrgäste im Fernverkehr, die auf Strecken bis 140 km verkehren.

Mit dieser Preisdifferenzierung zwischen Nah- und Fernverkehr orientiert die DB AG darauf, den Nahverkehr, der weitgehend durch den Bund subventioniert wird, als „Melkkuh“ zu instrumentalisieren. Der Nahverkehr der Bahn wird bereits in erheblichem Maß durch Steuermittel finanziert. 13,5 Mrd. DM Regionalisierungsgelder erhalten die Länder vom Bund, um damit bei der DB Regio (und anderen Betreibern) Nahverkehrsleistungen zu bestellen. Mit dem Fahrplanwechsel 2001 wurden ehemalige InterRegio-Verbindungen dem Nahverkehr zugeschlagen (sie werden nun als InterRegioExpress/IRE oder RE bedient). In einigen Fällen bedeutet dies, dass die Länder weniger andere Nahverkehre (RE, RB, SE) bestellen. In den überwiegenden Fällen werden diese ehemaligen Fernverkehre nun durch zusätzliche Landesmittel und perspektivisch durch einen Anstieg der Regionalisierungsmittel finanziert (Süddeutsche Zeitung vom 3. Juli 2001). Zusammen mit dem neuen Bahnpreissystem wird so der Nahverkehr für die DB AG und insbesondere für deren Töchter DB Netz (Trassenpreise) und DB Reise und Touristik zu einer „Melkkuh“. „Gemolken“ wird wie folgt:

– Die 13,5 Mrd. DM Regionalisierungsgelder (und zusätzliche Ländermittel für „Sonderlösungen“ zum Erhalt von IR-Verbindungen) fließen zum größten Teil der DB AG zu, was 60 % der gesamten Einnahmen im Personenverkehr der DB AG ausmacht (1999: 13,5 von 22,5 Mrd. DM).

– Die Bahn investiert im Nahverkehr kaum in Strecken und zu wenig in Fahrzeuge, so dass die abgeführten Trassengelder anderen Netzteilen, vor allem dem Fernverkehr, zufließen, was eine Quersubventionierung bedeutet.

– Schließlich fließen der DB Regio die Einnahmen aus dem normalen Geschäft mit der Bahnkundschaft zu. Mit dem neuen Bahnpreissystem erfolgt nun gerade in diesem Sektor eine erhebliche Erhöhung der Bahnpreise – die Rede ist von 10 %. Dieser zusätzliche Betrag dürfte erneut der Quersubventionierung dienen.

Zu Recht hat der rheinland-pfälzische Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Hans-Artur Bauckhage das neue Bahnpreissystem in diesem Zusammenhang kritisiert: Die Länder, die sich zum Teil (wie Rheinland-Pfalz) erheblich und erfolgreich für den Schienenpersonennahverkehr (vgl. den Pfalz-Takt-Verkehr) einsetzten, sehen sich nicht nur mit der massiven Vernachlässigung des Streckennetzes in der Fläche, sondern auch noch mit deutlich höheren Bahnpreisen im Nahverkehr konfrontiert.

Umerziehung der Bahnreisenden durch das neue Bahnpreissystem ist kontraproduktiv

Das Management der DB AG hat anlässlich der Vorstellung des neuen Bahnpreissystems erklären lassen, Ziel des neuen Systems sei eine „Änderung der Grundphilosophie des Bahnreisens“ (Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn). Noch drastischer formulierte es Anna Brunotte, die Leiterin des Preis- und Erlösmanagements bei der DB AG: „Die Kunden werden schnell lernen, was ausverkauft heißt“ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 6. Juli 2001).

Eine Managementpolitik der Umerziehung entspricht jedoch einem alten Denken und erwies sich schon immer als kontraproduktiv, weil kundenfeindlich.

Neues Bahnpreissystem widerspricht dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen

In der Koalitionsvereinbarung der rot-grünen Bundesregierung vom Oktober 1998 heißt es: Notwendig sei die „Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraße" und im „Verkehrsbericht 2000" vom November 2000 wird erklärt: „(Wir) müssen … dafür sorgen, dass die Schiene einen größeren Teil der prognostizierten Verkehrsleistungen übernimmt und damit ihren prozentualen Anteil am Modal Split des Personen- und Güterverkehrs erhöht."

Angesichts der aufgezeigten grundsätzlichen Mängel ist das neue System der Bahntarife nicht geeignet, Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schienen zu lenken und damit der Zielsetzung der Bahnreform und den erklärten Zielsetzungen der Verkehrspolitik – wie zuletzt konkretisiert im „Verkehrsbericht 2000" – gerecht zu werden. Vielmehr droht das neue Bahnpreissystem zu einem weiteren Mosaikstein einer Bahnpolitik zu werden, die einen Abbau des Schienenverkehrs zur Folge hat und dabei den Zugang der Allgemeinheit zum Schienenverkehr und insbesondere den Zugang der Menschen, die nicht in den großen Ballungsgebieten wohnen, verschlechtern wird. Eine solche Politik widerspricht dem grundgesetzlichen Auftrag, wonach der „Bund (zu) gewährleisten (hat), dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes … sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz … Rechnung getragen wird" (Grundgesetz Artikel 87e).



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333